



新能源汽车地方保护何时休 今年有望迎来破冰

纯电插混之争,谁来当裁判

“在货币化支持政策逐步退出的情况下,使用通行便利等后续接替的政策需要提前研究,抓紧布局。不同形式的地方保护主义仍然存在,部分城市设置地方目录,导致消费者选择车型的空间大大压缩,造成了市场的割裂,抑制了发展的活力。”在近日开幕的2018电动汽车百人会论坛(以下简称“百人会”)上,工业和信息化部部长苗圩的一番话让许多与会者产生了共鸣。

2017年,中国新能源汽车产量为79.4万辆,销量为77.7万辆,产量占比达到国内汽车总产量的2.7%。其中,新能源乘用车共销售约58万辆。

中国新能源汽车销量已经连续3年位居世界首位,但新能源汽车发展中的地方保护仍盛行,政策导向结果明显。有分析认为,在新能源汽车的江湖时代远去之时,全国范围内尚未形成一个健全、统一、公平、充分的竞争机制,这或许将成为制约中国新能源汽车踏入普及阶段的“阿喀琉斯之踵”。

“动力系统电动化一直是永恒的课题。不管以后纯电、插电式电动汽车,还是氢燃料电动汽车,过程不可逆,估计相当长的时间是和混合动力(插电式混合动力)相关。”百人会上,科力远混合动力技术有限公司副总经理兼CTO张彤作出了这样的判断。

在国内,张彤的观点不乏支持者。在业内人士看来,虽然插电式混合动力技术门槛相对较高,但在充电设施数量与新能源汽车规模不匹配、电池及充电技术不够完善、纯电动汽车续航里程有限的客观情况下,在相当长一段时间内,插电式混合动力将会是解决新能源汽车用户里程焦虑的行之有效的过渡方案。

“希望进一步落实国家对新能源汽车不限行、不限购的政策要求。”百人会上,比亚迪董事长王传福的提议显得有些无奈,“现在一些地区没有给新能源汽车补贴优惠,有的城市仍然对插电式

混合动力车采取限行措施。”

王传福的提议并非空穴来风。在国内,虽然有一定的市场需求,但插电式混合动力汽车在一些城市遭遇了迥然不同的境遇。

根据威尔森汽车数据咨询公布的《2017上半年新能源乘用车市场报告》,2017年上半年,北京市纯电动新能源车占比高达98.1%,而插电式混合动力新能源车仅占1.9%。而在上海,纯电动新能源车占比25.9%,插电式混合动力新能源车占比74.1%。

有分析人士表示,插电式混合动力汽车在一些城市颇具戏剧化的销量落差,反映的并非是消费者的真实需求,而是政策导向。

根据北京市的相关政策,插电式混合动力汽车既享受地方财政补贴,也不享受“不限行”优待,亦不能参加新能源汽车的摇号,政策的限制直接让插电式混合动力汽车被排除在新能源汽车

之外。

根据工信部2013年9月发布的《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》规定,享受中央财政补贴范围的新能源汽车车型应是符合要求的纯电动汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池汽车。按此规定,凡是新能源汽车推广运营城市都应向纯电动汽车、插电式混合动力汽车发放相应补贴。

资料显示,除北京,在全国大部分城市,插电式混合动力汽车和纯电动汽车相同,皆可享受地方补贴政策。在广州、天津、杭州、上海等机动车限购的城市,插电式混合动力汽车亦可直接申请牌照,无需参与传统能源汽车的摇号。

有意见认为,为了地区的一己之利,为本地企业量身定制补贴政策,不仅限制了车企的研发活力,导致劣币驱逐良币的现象出现,更背离了国家发展新能源汽车的决心与初衷。同时,这也是对消费者选择权利的漠视。

补贴退坡是破除地方保护主义的“最后一公里”吗

纯电插混之争折射的,仅仅是新能源汽车地方保护主义的一个投影。实际上,虽然国家三令五申不允许设置地方保护门槛,但各地新能源汽车政策“各自为政”的“怪现象”仍屡禁不止。

在2017年的全国两会上,全国人大代表、长城汽车总裁王凤英提交了《关于破除地方保护,营造更加公平的新能源汽车市场环境的建议》议案。

据王凤英统计,截至2017年2月底,至少有9个新能源汽车推广试点城市仍以备案为名设立地方“小目录”,私自保留了地方市场的准入限制,导致部分外地品牌的高标准、高质量产品难以进入地方市场。

不少地方政府为外地企业进入本地市场强行捆绑条件,譬如必须在当地注册法人单位、新建汽车生产基地等,会造成低水平重复建设和低效率浪费性投资。

新能源汽车地方保护还存在“隐形门槛”,制定国家政策范畴之外的非技术性指标以明显倾向本地企业,或采用高出国家政策标准的技术指标以排斥外地企业。议案中提出,至少有4个城市通过规定油

箱容积上限、制定远高于中央政策标准的质保期限等手段区隔了本地市场。

有消息显示,2018年,新能源汽车地方保护政策有望迎来破冰。2017年年末,全国乘用车市场信息联席会秘书长助理卢华平透露,新能源汽车补贴政策酝酿进一步收紧。中国政府正在研究调整2018年中央财政补贴政策,倾向鼓励高里程、低能耗车型。同时,取消地方补贴也是大概率事件。

百人会上,苗圩的发言再次印证了这一观点。“大家担心补贴政策会调整,实际上这个调整是势在必行的。”苗圩说,“如果我们都堆到2020年年底一次性调整,还不如分段地释放这个调整的压力,使大家能够平稳度过这个退坡的影响。”

一方面,地方补贴的取消有助于创造公平的竞争环境,促进优胜劣汰。另一方面,退坡力度的加大将倒逼企业快速提升技术水平,促使新能源车的竞争回归到“用产品说话”的正常轨道上。

“从市场占有率看,双积分政策实施后,电动汽车进入普及阶段。”中国汽车工业协会常务副会长董扬在接受采访时

曾表示,“在普及阶段,必须打破地方保护,形成统一市场。而打破地方保护的最重要方法,就是取消地方对于购车的补贴,而转为对充电设施建设和充电的支持。”

那么,补贴退坡会改变地方保护盛行的产业环境吗?有业内人士认为,取消新能源汽车地方补贴绝非破除地方保护主义的“最后一公里”。彻底打破新能源汽车地方保护的“短视行为”,让新能源车的发展从“政策导向”回归“市场导向”,才是建立健康竞争环境的必由之路。打破新能源汽车地方保护主义无疑需要更为严格的政策设计,以及有力的监管与惩罚措施。

“我们需要有长期的、稳定的法律框架。基于此,我们需要建立相应的、持续的机制去应对市场。我们会进一步了解,2025年以后,中国市场需求到底是什么样的?我们需要不断修正对现有的电动汽车市场的认知情况。”百人会上,大众汽车集团董事、中国区总裁兼CEO海兹曼表示,希望政策、法律能够给予汽车企业更好的竞争环境和市场环境。

(据新华网)